

明細書

油圧駆動自動車

5 技術分野

本発明は、油圧駆動自動車に関する。さらに詳しくは、油圧駆動自動車の駆動機構に関する。

背景技術

10 従来より、油圧で車輪を駆動させる油圧駆動タイプの自動車は存在している。この従来の油圧駆動自動車は、エンジン、変速機、油圧ポンプおよび油圧モータから構成されている。この従来の油圧駆動自動車は、エンジンの回転力を以下に示すようにして、車輪の駆動力としている。

まず、エンジンによって得られた回転力は変速機で変換される。つぎに、この変換された回転力は油圧ポンプによって油圧力に変換される。そして、この油圧力は油圧モータによって回転力に変換される。最後に、この回転力は駆動力となって、車輪を回転させる。このようにして、エンジンの回転力を、車輪を回転させる駆動力に変換している。

20 しかるに、変速機を切り替えるには、エンジンのクランクシャフトと変速機の入力軸との間を断続させるクラッチが必要であり、エンジンから油圧ポンプまでの動力伝達経路の構造が複雑になるという問題がある。

そこで、流量制御弁のみによって車輪の駆動力を切り替えることができる技術が開示されており（特許文献1）、かかる流量制御弁を用いれば、クラッチや複雑な変速機構造を設けなくても駆動力を調整することができるから、車両重量を軽減できるという利点が得られる。

25 特許文献1に記載されている流量制御弁を使用すれば、流量制御弁だけで十分に車輪の駆動力を変化させることができるが、より細かく車輪の駆動力を調整できる機構を設ければ、油圧駆動自動車をよりスムースかつより快適に走行させることができるので好適である。

【特許文献1】特許第3415824号

発明の開示

(発明の目的)

5 本発明はかかる事情に鑑み、より細かく駆動力を調整することができ、よりスマートかつより快適に走行させることができる油圧駆動自動車を提供することを目的とする。

(発明の構成)

第1発明の油圧駆動自動車は、エンジンによって駆動される油圧ポンプと、該油圧ポンプから供給される油によって車輪を駆動させる駆動手段とを有する油圧駆動自動車であって、前記駆動手段が、前記車輪を駆動する油圧モータと、該油圧モータの回転数を調整する回転数制御手段とからなり、前記油圧モータが、前記車輪を取り付けられた一本の出力軸と、該出力軸に連結され該出力軸とともに回転する複数の駆動歯車と、該複数の駆動歯車と噛み合う複数の従動歯車とを備え、互いに噛み合う歯車がそれぞれ収容された複数の油室を備えており、該回転数制御手段が、円柱状のロータ室を備えたハウジングと、前記ロータ室に収容され、該ロータ室の中心軸回りに回転自在に取り付けられたロータとからなり、前記ハウジングのロータ室の内面に、前記油圧ポンプの吐出口に連通された給油口と、前記ロータ室の内面において前記ロータの回転方向に沿って設けられ、前記油圧モータの各油室に連通された複数の供給口とが形成されており、前記ロータが、前記ロータ室の内面に沿って摺動自在な摺動面と、前記給油口と前記複数の供給口との間を連通させる供給経路とを備えていることを特徴とする。

第2発明の油圧駆動自動車は、第1発明において、前記油圧モータが、前記複数の駆動歯車と前記出力軸との間に、該出力軸の回転速度が前記複数の駆動歯車の回転速度よりも速くなると、前記駆動歯車と前記出力軸との連結を解除する一方向クラッチを備えていることを特徴とする。

第3発明の油圧駆動自動車は、第1または第2発明において、前記ハウジングのロータ室の内面に、前記油圧モータの吐出口と連通されたバイパス口が形成されており、前記ロータの摺動面上に、前記バイパス口と、前記複数の供給口のうち前記給

油口と連通されていない供給口とを連通させるバイパス部が設けられていることを特徴とする。

(発明の効果)

第1発明によれば、ロータをロータ室の内面に沿って摺動させれば、供給経路によって回転数制御手段のハウジングの内面に形成されている複数の供給口を、給油口、つまり、油圧ポンプの吐出口に連通させることができる。そして、複数の供給口はそれぞれ油圧モータの各油室に連通されているから、ロータをロータ室の内面に沿って摺動させれば、油を供給する油室を変化させることができる。このため、各油室に設けられている駆動歯車を、その歯数、言い換えれば、一回転させるために必要な油の流量が異なるように調整しておけば、油を供給する油室を変化させれば、油圧ポンプから吐出される油の流量が同じであっても、車輪の回転速度を変化させることができる。よって、油圧駆動自動車の駆動力をより細かく調整することができ、油圧駆動自動車をよりスムースかつ快適に走行させることができる。

第2発明によれば、複数の駆動歯車のうち、油が供給されていない油室に配置されている駆動歯車が出力軸とともに回転することを防ぐことができるから、油が供給されていない油室に配置されている駆動歯車が油圧ポンプとして機能することができ、油圧モータとして機能する駆動歯車から発生する駆動力の損失を防ぐことができる。

第3発明によれば、給油口との連通が解除された油室の駆動歯車が慣性によつて回転し、油圧ポンプのごとき作動をしても、油圧モータの吐出口から排出された油の一部をその油室に戻すことができるから、その油室内で油切れによる故障が発生することを防ぐことができる。

図面の簡単な説明

図1は、駆動手段40の概略説明図であり、(A)は概略平面図であり、(B)は概略側面図であり、(C)は油圧モータ45の各油室の説明図である。

図2は、駆動手段40の回転数制御手段41の概略説明図である。

図3は、本実施形態の油圧駆動自動車の制御ユニット200のブロック図である。

図4は、本実施形態の油圧駆動自動車の油圧回路図である。

図5は、(A)～(C)は他の実施形態の回転数制御手段41の概略説明図であり、(D)は他の実施形態の駆動手段40の概略側面図である。

発明を実施するための最良の形態

5 つぎに、本発明の実施形態を図面に基づき説明する。

図4は本実施形態の油圧駆動自動車の油圧回路図である。同図において、符号R、符号Tおよび符号Eは、それぞれオイルクーラ、オイルタンクおよびエンジンを示しており、符号10は、エンジンEによって駆動される、例えば公知のギアポンプ等の油圧ポンプを示している。

10 また、符号50は、油圧ポンプ10から吐出された油を、前記オイルクーラRを通してからオイルタンクTに戻す油圧回路を示しており、前記油圧ポンプ10と前記オイルタンクTとの間に、油圧駆動自動車の車輪31の駆動する油圧モータ45を備えた駆動手段40が介装されている。この駆動手段40の油圧モータ45は、その吸入口に駆動管2の一端が連通されており、その排出口に戻り管3の一端が接続されている。そして、駆動管2および戻り管3の他端は、流量制御弁60を介して、油圧ポンプ10およびオイルタンクTに連通されている。

この流量制御弁60は、例えば、特許第3415824号に記載されている流量制御弁と実質同様の構成を有するものであり、油圧ポンプ10から送られた油を復油管4を通してオイルタンクTに直接戻す第1切換位置と、油圧ポンプ10から送られた油を駆動管2を通して駆動手段40に送り、駆動手段40から戻り管3を通って戻ってきた油を復油管4を通してオイルタンクTに戻す第2切換位置と、油圧ポンプ10から送られた油を戻り管3を通して駆動手段40に送り、駆動手段40から駆動管2を通して戻ってきた油を復油管4を通してオイルタンクTに戻す第3切換位置とを有している。

25 このため、エンジンEを駆動すると油圧ポンプ10が作動されるから、油圧ポンプ10によってオイルタンクT内の油を流量制御弁60に供給することができる。すると、流量制御弁60を第1切換位置、第2切換位置、第3切換位置にそれぞれ切換えれば、駆動手段40によって車輪31を、停止、正転、逆転させることができる。つまり、流量制御弁60が、駆動手段40への油の流れを制御し、車輪31

の駆動力を制御する変速機として機能するから、油圧ポンプ10の回転を制御するための変速機を設けなくても、流量切換弁60によって、油圧駆動自動車の発進と停止を切り換えたり、前進と後退を切り換えることができる。

つぎに、駆動手段40を説明する。

5 図1は駆動手段40の概略説明図であり、(A)は概略平面図であり、(B)は概略側面図であり、(C)は油圧モータ45の概略断面図である。図2は駆動手段40の回転数制御手段41の概略説明図である。

10 図1において、符号45は回転数制御手段41の油圧モータを示している。この油圧モータ45は、ケースに回転可能に取り付けられた出力軸45sを備えており、その出力軸45sの一端には車輪31が取り付けられている。この出力軸45sには、油圧モータ45のケースに設けられている複数の油室45a～45eにそれぞれ配置された、歯数の異なる複数の駆動歯車46a～46eが取り付けられている。この複数の駆動歯車46a～46eは、複数の油室45a～45e内に設けられている複数の従動歯車47a～47eと噛合っている。

15 また、油圧モータ45のケースに設けられている複数の油室45a～45eには、それぞれ複数の配油管48a～48eの一端、および前記戻り管3が連通されており、前記複数の配油管48a～48eの一端は、回転数制御手段41を介して前記駆動管2に連通されている。

20 そして、前記複数の駆動歯車46a～46dと出力軸45sとの間には、それぞれ図示しない一方向クラッチが設けられている。この一方向クラッチは、公知の一方向クラッチであり、出力軸45sが車輪31が正転する方向に回転したとき（つまり、駆動管2から油が供給されたとき）において、各駆動歯車46a～46dの回転速度が出力軸45sの回転速度よりも速い場合には各駆動歯車46a～46dと出力軸45sとの連結し、出力軸45sの回転速度が各駆動歯車46a～46dの回転速度よりも速い場合には各駆動歯車46a～46dと出力軸45sとの連結を解除するものである。

一方、駆動歯車46eは、前記駆動歯車46a～46dと前記車輪31との間における出力軸45sに取り付けられており、この駆動歯車46eと出力軸45sとの間にも、図示しない一方向クラッチが設けられているが、この一方向クラッチは、出力軸45sが車輪31が正転する方向に回転したときには駆動歯車46eと出力軸45sとの連結を解除し、車

輪 3 1 が逆転する方向においては、常に出力軸45sと駆動歯車46eとの連結を維持するものである。

そして、出力軸45sにおいて、駆動歯車46a～46dが取り付けられている部分と、駆動歯車46eが取り付けられている部分の間には、出力軸45sが正転するときには、駆動歯車46a～46dが取り付けられている部分と駆動歯車46eが取り付けられている部分を連結し、言い換れば、駆動歯車46a～46dから出力軸45sに加わる駆動力を車輪 3 1 に伝達し、出力軸45sが逆転するときには、駆動歯車46a～46dが取り付けられている部分と駆動歯車46eが取り付けられている部分の連結を解除するカップラ 4 9 が設けられている。

このため、出力軸45sと駆動歯車46eとが連結されているときには、駆動歯車46eから出力軸45sに加わる駆動力が、カップラ 4 9 によって駆動歯車46a～46dに対して加わらないようにすることができ、駆動歯車46eから出力軸45sに加わる駆動力を車輪 3 1 にのみ加わえることができる。

以上のごとき構成を採用しているから、複数の油室45a～45dのいずれかに駆動管 2 から油を供給すれば、いずれかの駆動歯車とともに出力軸45sを正転させることができ、車輪 3 1 を正転させることができる。しかも、駆動管 2 から油が供給されていない油室に配置されている駆動歯車は、一方向クラッチによって出力軸45sとともに回転しないように保持されるから、駆動管 2 から油が供給されていない油室に配置されている駆動歯車が油圧ポンプとして機能することを防ぐことができ、駆動管 2 から油が供給され油圧モータとして機能している駆動歯車から発生する駆動力の損失を防ぐことができる。

そして、戻り管 3 から油室45eに油を供給すれば、駆動歯車46eとともに出力軸45sを逆転させることができ、車輪 3 1 を逆転させることができる。しかも油室45a～45dに配置されている駆動歯車46a～46dには、カップラ 4 9 によって駆動歯車46eからの駆動力が加わらないから、駆動歯車46a～46dが油圧ポンプとして機能することを防ぐことができ、駆動歯車46eから発生する駆動力の損失を防ぐことができる。

また、複数の駆動歯車46a～46dのうち、油が供給されていない油室に配置されている駆動歯車が出力軸45sとともに回転することを防ぐことができるから、油が供給されていない油室に配置されている駆動歯車が油圧ポンプとして機能することを防

ぐことができ、油圧モータとして機能する駆動歯車から発生する駆動力の損失を防ぐことができる。

なお、駆動歯車46a～46eと出力軸45sとの間に一方向クラッチを設けなくてもよく、この場合でも、油が供給されている油室の駆動歯車が発生する駆動力が、その他の歯車が油圧ポンプとして作動したときに消費するエネルギーよりも小さい場合には、車輪31を駆動させることができる。

つぎに、回転数制御手段41を説明する。

図2に示すように、回転数制御手段41は、ハウジング42とロータ43とから構成されている。

ハウジング42は、円筒状の部材であって、内部に円柱状のロータ室42hを備えている。このハウジング42のロータ室42hには、ロータ43が配設されている。このロータ43は、その外側がロータ室42hの内面に沿って摺動自在な摺動面となっており、摺動面をロータ室42hの内面に摺動させながらロータ室42hの軸周りに回転できるように配設されている。そして、ロータ43には、その回転軸と直交する軸を有する貫通孔である供給経路43hが形成されている。

一方、ハウジング42のロータ室42hの内側面には、前記駆動管2に連通された、言い換れば、油圧ポンプ10の吐出口に連通された給油口42sと、複数の供給口42a～42eが設けられている。複数の供給口42a～42eは、前記ロータ43の回転方向に沿って設けられており、各供給口42a～42eには、それぞれ複数の配油管48a～48eの他端が連通されている。しかも、複数の供給口42a～42eは、前記供給経路43hの一方の開口部が前記給油口42s連通すると、前記供給経路43hの他方の開口部が、複数の供給口42a～42eのうち、いずれか一つまたは2つの供給口と連通するように配設されている。

このため、ロータ43をハウジング42のロータ室42h内で回転させれば、供給経路43によって、複数の供給口42a～42eのうちいずれか一つまたは2つの供給口を、給油口42sつまり、油圧ポンプ10の吐出口に連通させることができる。すると、複数の供給口42a～42dはそれぞれ油圧モータ10の各油室45a～45dに連通されているから、ロータ43をロータ室42h内で回転させて、供給経路43の他方の開口部と連通する供給口42a～42eを変えれば、駆動管2から油を供給する油室を変化させる

ことができる。

すると、各各油室45a～45dに配設されている駆動歯車46a～46dは、その歯数がそれぞれ異なるから、歯数の多い駆動歯車、例えば、駆動歯車46aが配設されている油室45aに油を供給するようにロータ43を回転させれば、車輪31の回転速度を遅く5 することができる。

逆に、歯数の少ない駆動歯車、例えば、駆動歯車46dが配設されている油室46dに油を供給するようにロータ43を回転させれば、車輪31の回転速度を速くすることができる。したがって、駆動歯車の数に応じて、より細かく車輪31の回転速度、言い換えれば油圧自動車の駆動力を調整できるのである。

10 そして、駆動歯車46eが配設されている油室46eと給油口42sが連通するようにロータ43を回転させ、戻り管3から油を油室46eに供給すれば、車輪31を逆回転させることができる。

なお、上述したように、油が供給されていない油室の駆動歯車は回転しないので15 、油が供給されている油室以外の油室に配設されている駆動歯車によって油圧モータ45の出力軸45sの回転速度、つまり、車輪31の回転速度が影響を受けない。

また、供給する油室を変化させると、つまり、供給経路43の他方の開口部と連通する供給口42a～42eを変化させると、供給経路43の他方の開口部が2つの供給口42a～42eに連通される場合があり（例えば図2（B））、2つの供給口と連通している2つの油室に配設されている2つの駆動歯車は、各油室に供給される油の量に応じて両方とも回転することになる。この場合、油圧モータ45の出力軸45sの回転速度は、回転速度の速いはずかの駆動歯車の回転速度と一致するが、ロータ43の回転に伴って各供給口42a～42eに供給される油の量が連続的に変化すれば、各駆動歯車の回転速度が変化して、両駆動歯車の回転速度がやがて一致して逆転する。つまり、ロータ43を回転させれば、油圧モータ45の出力軸45sを回転20 させる駆動歯車を変えることができる。そして、出力軸45sを回転させる駆動歯車が変わると、必ず2つの駆動歯車の回転速度が同じになるから、車輪31の回転速度を連続的に変化させることができる。よって、油圧駆動自動車を、よりスムースかつ快適に走行させることができる。

なお、図5に示すように、戻り管3に、戻り管3内の油を分岐する分岐部92を

設け、この分岐部92とハウジング42のロータ室42hを、バイパス管91とバイパス口42fを介して連通させるように構成し、かつ、ロータ43の摺動面に、複数の供給口42a～42eのうち供給経路43の他方の開口部と連通されていない供給口、言い換えれば、供給経路43によって給油口42sと連通されておらず油が供給されていない供給口とバイパス口42fとを連通させるバイパス部43aを設けてもよい。この場合には、直前まで供給経路43によって給油口42sと連通されており、給油口42sから供給される油によって駆動歯車が回転されていた油室に対して、給油口42sとの連通が解除された後には、バイパス管91とバイパス口42fを介して分岐部92から油を供給することができる。すると、給油口42sとの連通が解除された油室内の駆動歯車が慣性によって回転を継続し、油圧ポンプのごとき作動をしても、その油室内で油切れによる故障が発生することを防ぐことができる。

さらになお、上記のバイパス管91等を設けた場合において、駆動歯車46a～46eと出力軸45sとの間に一方向クラッチを設けなくてもよく、この場合でも、油が供給されている油室の駆動歯車が発生する駆動力が、その他の歯車が油圧ポンプとして作動したときに消費するエネルギーよりも小さい場合には、車輪31を駆動させることができる。

つぎに、回転数制御手段41の制御システムを説明する。

図3は本実施形態の油圧駆動自動車の制御ユニット200のブロック図である。同図に示すように、符号202は駆動手段40の回転制御手段41のロータ43の回転を制御するアクチュエータである。このアクチュエータ202は、例えば公知のモータであり、その主軸に回転制御手段41のロータ43の揺動軸43sが接続されている。このため、アクチュエータ202によってロータ43を回転させることができる。

なお、アクチュエータ202は、ロータ43を回転させることができ、その回転角度を調整できるものであれば、特にモータに限定されない。

制御部201は、アクチュエータ202の回転方向および回転量を制御するものである。この制御部201には、ブレーキペダルセンサ203、アクセルペダルセンサ204、回転計205および速度計206が接続されており、制御部201は、これらの装置からの情報を処理し、アクチュエータ202の作動を制御するのである。また、図示しないが制御部201には、車両の走行モードを、停車、ドライブ、バックに切り換える

スイッチが接続されている。

なお、図示しないが、例えばレーザやカメラ等によって前方の車との間の車間距離を検知する装置を設け、その装置からの信号を制御部201に入力すれば、ドライブモード走行時に車間距離が一定値より小さくなったときに、アクチュエータ202

5 によって回転制御手段41を作動させて、エンジンブレーキをかけることも可能である。この場合、前方の車両が急停車し、フットブレーキが間に合わない時でも、制御部が自動的に車両を停止させてるので安全である。

さらになお、図示しないが、例えばレーザやカメラ等によって後方の物体や人間と車との間の距離を検知する装置を設け、その装置からの信号を制御部201に入力
10 すれば、バックモード走行時に後方の物体等と車との間の距離が一定値より小さくなったときに、アクチュエータ202によって回転制御手段41を作動させて、エンジンブレーキをかけることも可能である。この場合、ドライブモードと間違えてバックモードに入れた状態でアクセルを踏み込んだとき、運転者がパニックに陥っても、後方に物体等があれば制御部が自動的に車両を停止させてるので安全である。また、運転者から見えない位置に物体等があった場合も、制御部が自動的に車両を停止させてるので安全である。

さらになお、回転制御手段41のロータ43の回転量の制御は、手動で行ってもよい。この場合、ハンドルに設けた制御用レバーを回転制御手段41のロータ43の揺動軸43sに連結させ、レバーの移動と、ロータ43の回転を連動させれば、ロータ
20 43の回転を手動で制御することができる。

産業上の利用可能性

本発明の油圧駆動自動車は、路上を走行する乗用自動車やトラクター等の農業機械、ブルドーザ等の建設機械等、種々の車両に適応可能である。

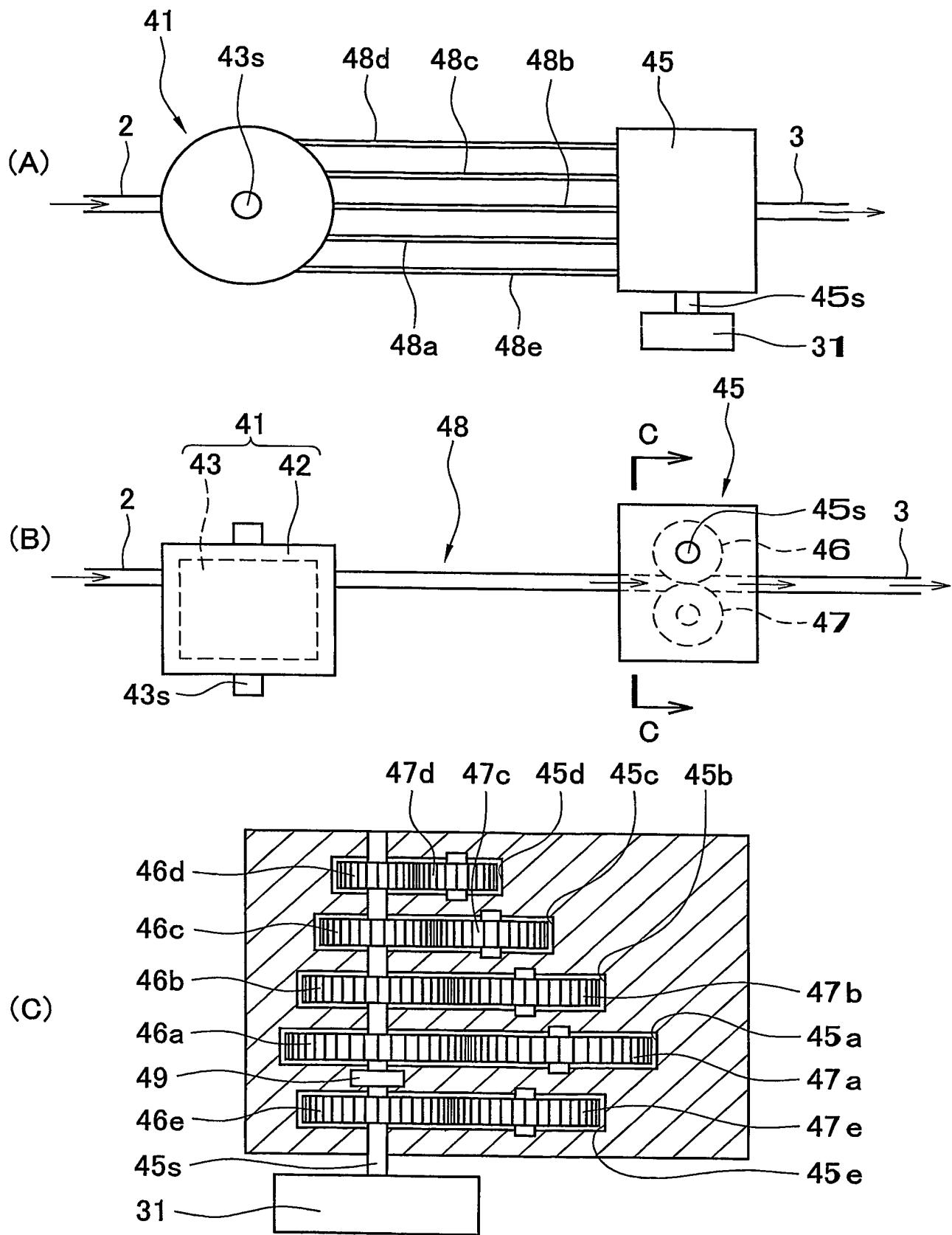
請求の範囲

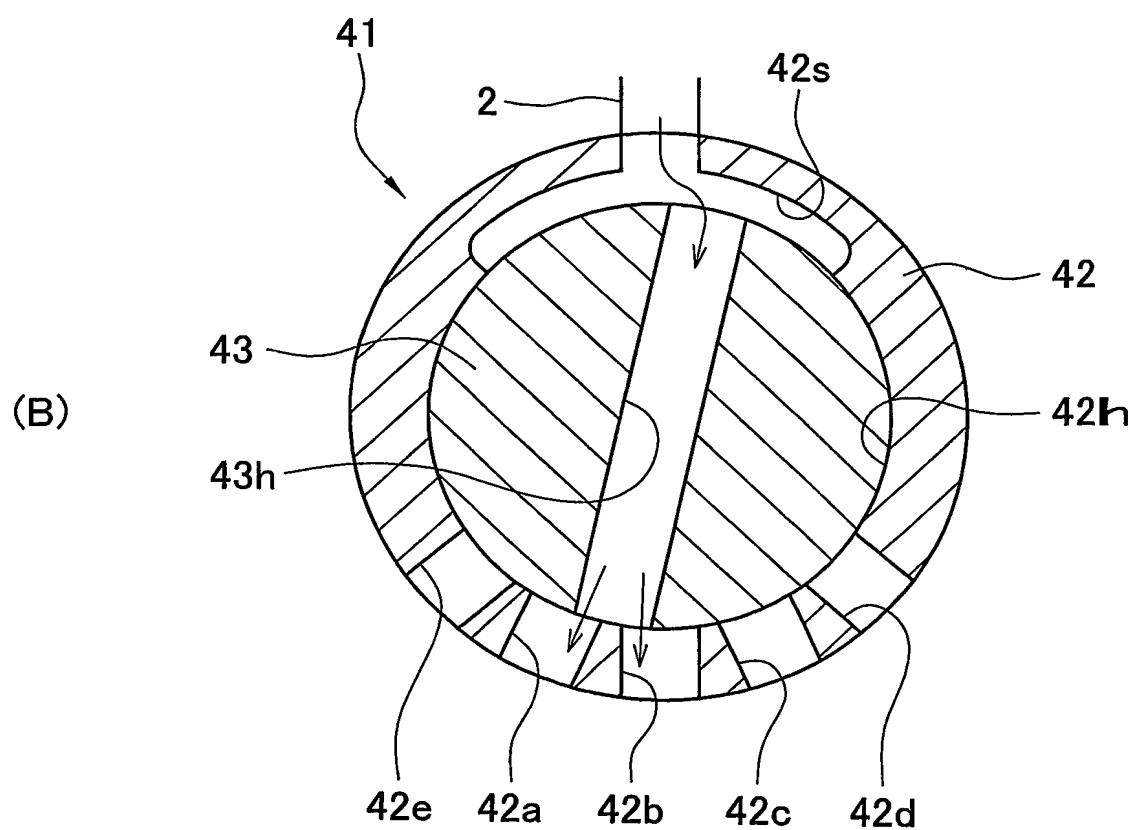
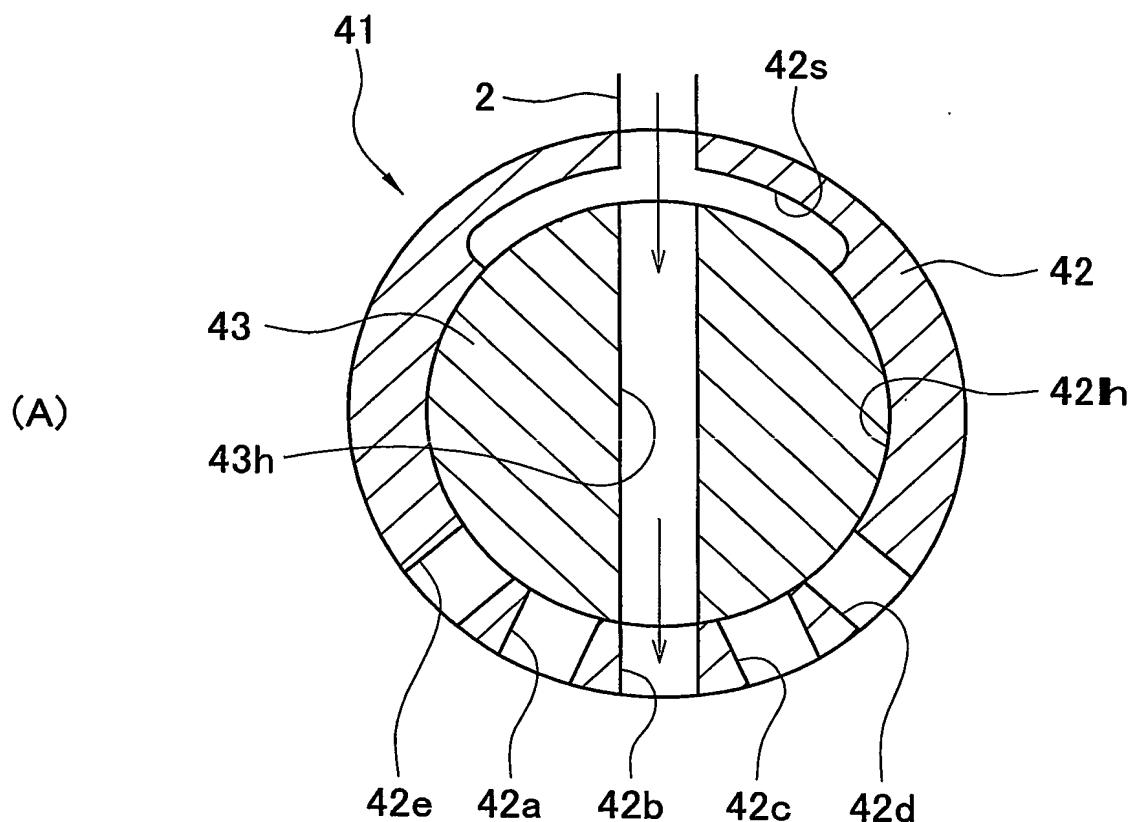
1 エンジンによって駆動される油圧ポンプと、該油圧ポンプから供給される油によって車輪を駆動させる駆動手段とを有する油圧駆動自動車であって、前記駆動手段

5 が、前記車輪を駆動する油圧モータと、該油圧モータの回転数を調整する回転数制御手段とからなり、前記油圧モータが、前記車輪が取り付けられた一本の出力軸と、該出力軸に連結され該出力軸とともに回転する複数の駆動歯車と、該複数の駆動歯車と噛み合う複数の従動歯車とを備え、互いに噛み合う歯車がそれぞれ収容された複数の油室を備えており、該回転数制御手段が、円柱状のロータ室を備えたハウジングと、前記ロータ室に収容され、該ロータ室の中心軸回りに回転自在に取り付けられたロータとからなり、前記ハウジングのロータ室の内面に、前記油圧ポンプの吐出口に連通された給油口と、前記ロータ室の内面において前記ロータの回転方向に沿って設けられ、前記油圧モータの各油室に連通された複数の供給口とが形成されており、前記ロータが、前記ロータ室の内面に沿って摺動自在な摺動面と、前記給油口と前記複数の供給口との間を連通させる供給経路とを備えていることを特徴とする油圧駆動自動車。

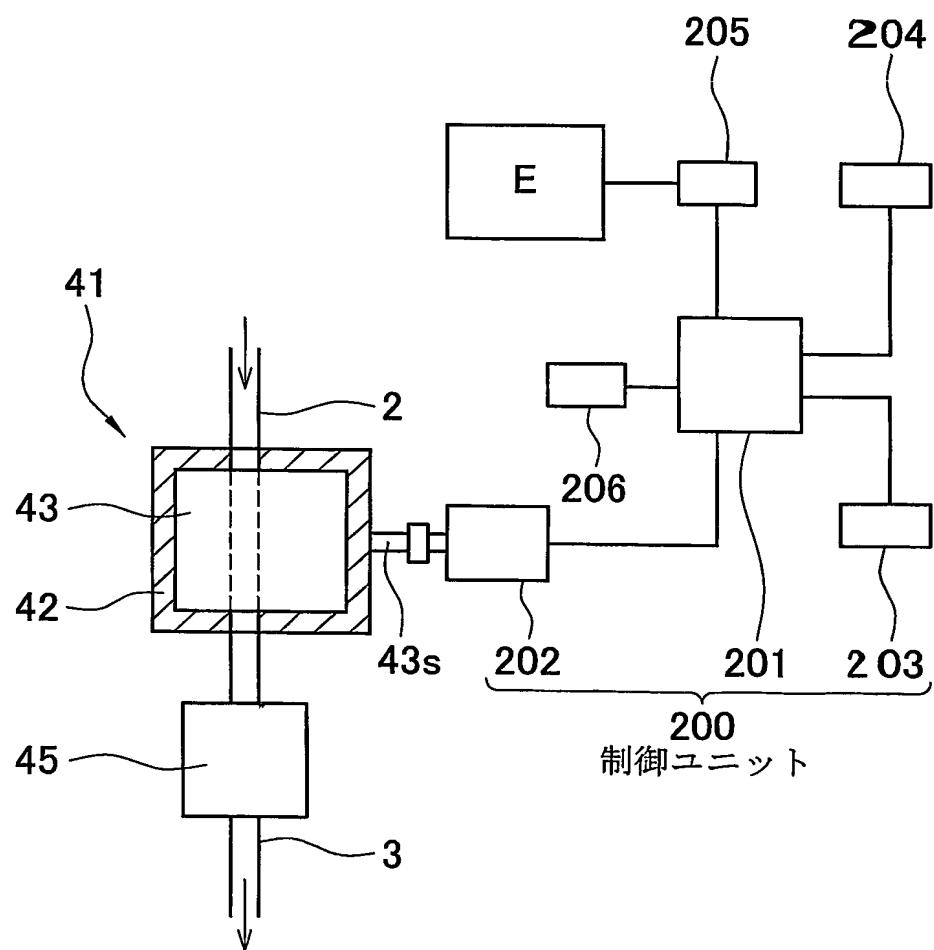
10 2 前記油圧モータが、前記複数の駆動歯車と前記出力軸との間に、該出力軸の回転速度が前記複数の駆動歯車の回転速度よりも速くなると、前記駆動歯車と前記出力軸との連結を解除する一方向クラッチを備えていることを特徴とする請求項 1 記載の油圧駆動自動車。

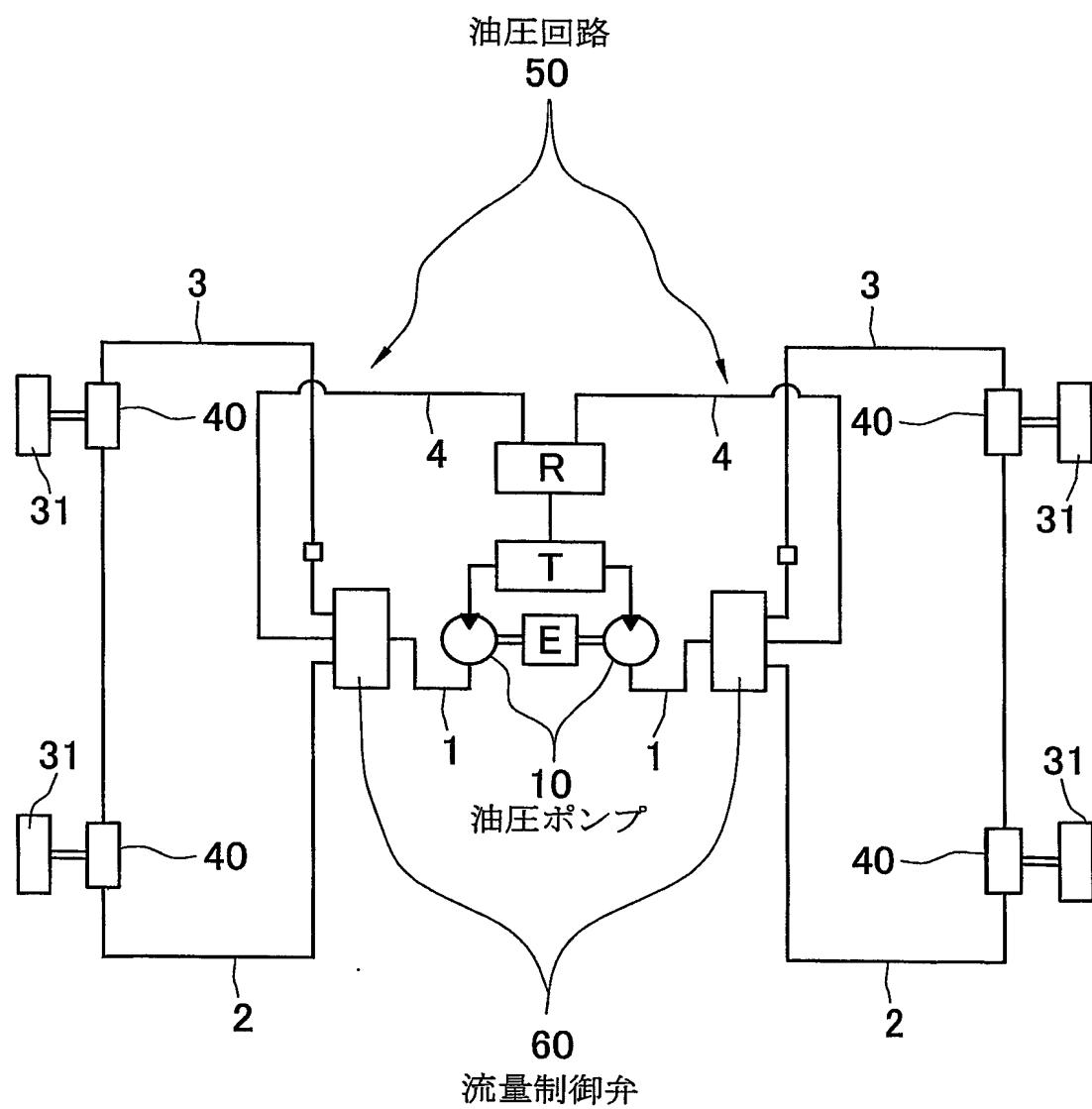
15 3 前記ハウジングのロータ室の内面に、前記油圧モータの吐出口と連通されたバイパス口が形成されており、前記ロータの摺動面に、前記バイパス口と、前記複数の供給口のうち前記給油口と連通されていない供給口とを連通させるバイパス部が設けられていることを特徴とする請求項 1 または 2 記載の油圧駆動自動車。

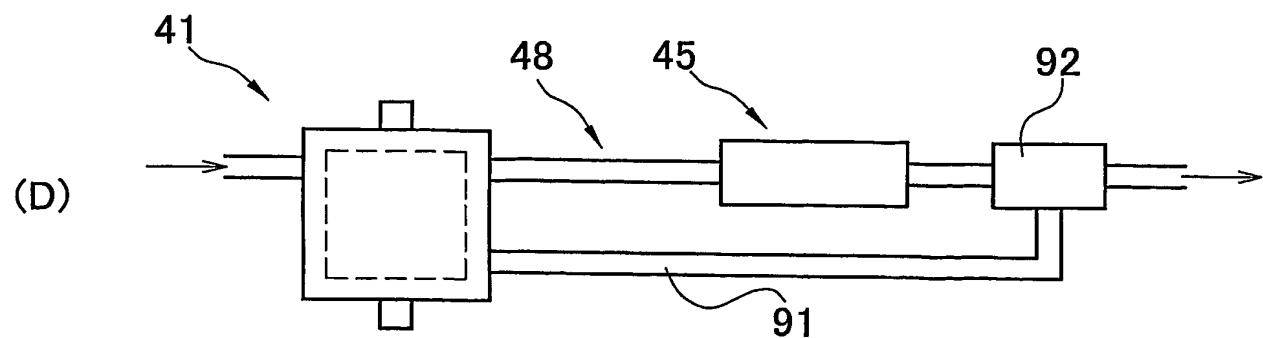
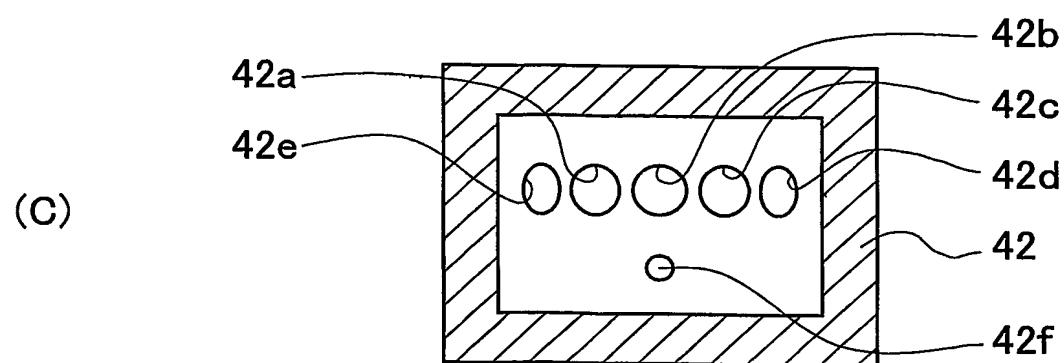
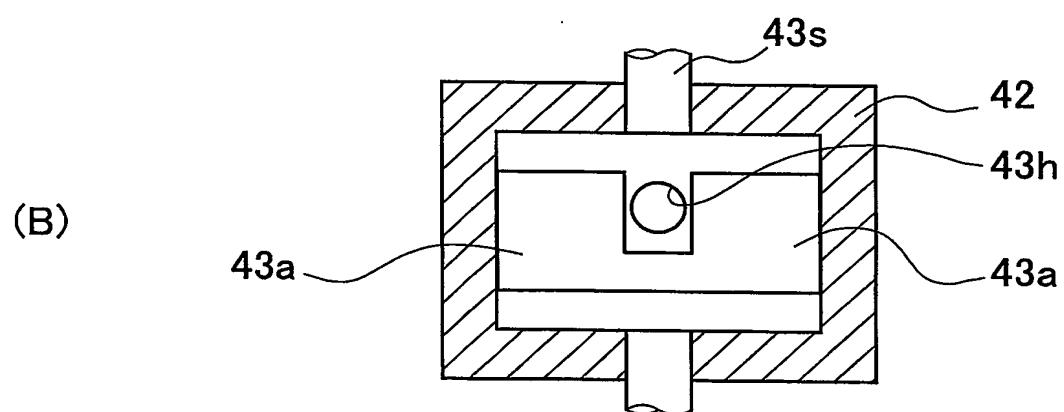
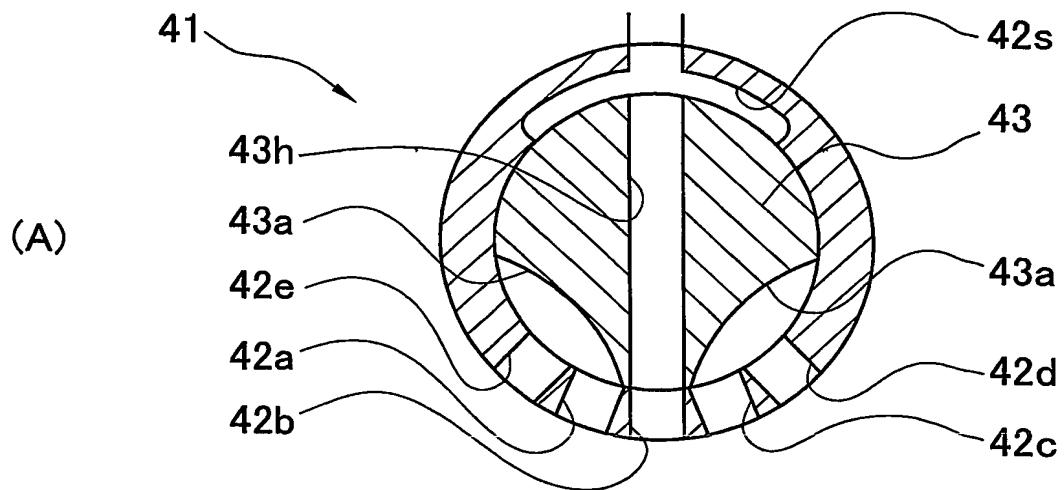
1/5
F I G. 1

2/5
F I G. 2

3/5
F I G. 3



4/5
F I G. 4

5/5
F I G. 5

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2004/005520

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
Int.Cl⁷ B60K17/10, F16H61/40

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
Int.Cl⁷ B60K17/10, F16H61/40

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched
Jitsuyo Shinan Koho 1922-1996 Toroku Jitsuyo Shinan Koho 1994-2004
Kokai Jitsuyo Shinan Koho 1971-2004 Jitsuyo Shinan Toroku Koho 1996-2004

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	JP 2-240442 A (O&K Orenstein & Koppel AG.), 25 September, 1990 (25.09.90), Full text; all drawings & DE 3907633 A & GB 2229797 A & US 5159992 A	1-3
Y	JP 2002-144899 A (Asahi Corp.); 22 May, 2002 (22.05.02), Full text; all drawings & WO 02/40899 A1 & EP 13351516 A	1-3

Further documents are listed in the continuation of Box C.

See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date
"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search
17 June, 2004 (17.06.04)

Date of mailing of the international search report
13 July, 2004 (13.07.04)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2004/005520

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	<p>Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 20212/1988 (Laid-open No. 123540/1989) (Kanzaki Kokyukoki Mfg. Co., Ltd.), 22 August, 1989 (22.08.89), Full text; all drawings (Family: none)</p>	2
Y	<p>Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 45426/1989 (Laid-open No. 135335/1990) (Kanzaki Kokyukoki Mfg. Co., Ltd.), 09 November, 1990 (09.11.90), Full text; all drawings (Family: none)</p>	2
Y	<p>Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 197265/1985 (Laid-open No. 104058/1987) (Mazda Motor Corp.), 02 July, 1987 (02.07.87), Full text; all drawings (Family: none)</p>	2

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))
Int. C1.7 B60K 17/10, F16H 61/40

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))
Int. C1.7 B60K 17/10, F16H 61/40

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報 1922-1996年
日本国公開実用新案公報 1971-2004年
日本国登録実用新案公報 1994-2004年
日本国実用新案登録公報 1996-2004年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
Y	JP 2-240442 A (オー・ウント・カー・オーレンシュタイン・ウント・コツベル・アクチエンゲゼルシャフト) 1990.09.25, 全文, 全図 & DE 3907633 A & GB 2229797 A & US 5159992 A	1-3
Y	JP 2002-144899 A (株式会社朝日商事) 2002.05.22, 全文, 全図 & WO 02/40899 A1 & EP 13351516 A	1-3

C欄の続きにも文献が列挙されている。

パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの
「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの
「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)
「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献
「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの
「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの
「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの
「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日 17.06.2004	国際調査報告の発送日 13.7.2004
国際調査機関の名称及びあて先 日本国特許庁 (ISA/JP) 郵便番号 100-8915 東京都千代田区霞が関三丁目4番3号	特許庁審査官 (権限のある職員) 関口 勇 3 J 9238

電話番号 03-3581-1101 内線 3328

C (続き) . 関連すると認められる文献		関連する 請求の範囲の番号
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	
Y	日本国実用新案登録出願 63-20212号 (日本国実用新案登録出願公開 1-123540号) の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム (株式会社神崎高級工機製所) , 1989. 08. 22, 全文, 全図 (ファミリーなし)	2
Y	日本国実用新案登録出願 1-45426号 (日本国実用新案登録出願公開 2-135335号) の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム (株式会社神崎高級工機製作所) , 1990. 11. 09, 全文, 全図 (ファミリーなし)	2
Y	日本国実用新案登録出願 60-197265号 (日本国実用新案登録出願公開 62-104058号) の願書に添付した明細書及び図面の内容を撮影したマイクロフィルム (マツダ株式会社) , 1987. 07. 02, 全文, 全図 (ファミリーなし)	2